El CONFLICTE DE L'ESTIBA I EL PROJECTE D'INFRAESTRUCTURES DE LA UE

endavant
organització socialista d'alliberament nacional

www.endavant.org
expansio@endavant.org
Twitter: @Endavant_OSAN

INTRODUCCIÓ

El conflicte de l'estiba suposa un atac als drets d'un sector de la classe treballadora, que degut a la seva importància en l'activitat econòmica i la seva important estructura sindical i capacitat de lluita i pressió (en múltiples formes), s'havia anat quedant com una "anomalia" en la liberalització dels diferents sectors econòmics i en la cada cop més precaritzada classe treballadora de l'Estat espanyol.

Aquest atac, en el context de la imposició d'una normativa de la Unió Europea, però que compta amb el suport de les patronals europees i espanyoles de la indústria naval, de fons d'inversió internacionals, i del mateix govern espanyol que pretén anar més enllà fins i tot d'allò estrictament reclamat per la UE, respon a una lògica de marc europeu i internacional basada en la "competitivitat capitalista" dels ports, la qual planteja que els serveis portuaris han de ser el màxim d'atractius pels grans holdings empresarials que controlen el transport de mercaderies internacional, i això, a part de la bona connectivitat amb els centres de producció i consum mundials, exigeix una rebaixa dels costos empresarials: disminució salarial i de drets de les treballadores i treballadors portuaris.

El conflicte de l'estiba no és un fet aïllat, sinó que respon al desenvolupament del model d'infraestructures i transports que s'ha anat gestant amb l'evolució de la globalització capitalista, i que es pot entendre com el seu esquelet.

Doncs d'aquest se'n desprèn una utilització imperialista de les xarxes de transport, dividint el món en zones d'extracció de recursos naturals, energètics i minerals; zones industrials de mà d'obra barata; zones de consum; i zones de deixalleria global. I en cadascuna d'aquestes, amb les seves complexitats i els seus centres i perifèries regionals, s'hi desenvolupa una lluita de classes entre l'interès en la maximització dels guanys per part de la patronal, l'interès de millorar les condicions de vida de la classe treballadora, i un interès difús perquè el model no acabi destruint el medi i el territori.

A la vegada, ha empès les diferents administracions públiques a liberalitzar el sector amb el discurs de que "la privatització aporta inversions i competitivitat", i a competir entre elles per oferir uns serveis "el màxim d'atractius" per uns holdings internacionals privats que busquen una maximització dels seus propis guanys.

En aquest sentit, la patronal europea i la seva classe política, ja han expressat la seva voluntat no d'anivellar les condicions de la classe treballadora global a l'alça, sinó al contrari, qualificant les condicions de les treballadores i treballadors del sector de l'estiba a l'Estat espanyol de "privilegiades" i "inacceptables", i per tant obligant a la seva desprotecció en qüestió de salaris i drets laborals.

Des d'Endavant ens oposem al model de liberalització de les relacions laborals, entenent que "el lliure mercat" s'acaba convertint en la dictadura de les multinacionals i la precarització de la classe treballadora. I en aquest cas, ens oposem a l'ofensiva contra els drets de les treballadores i treballadors de l'estiba.

A la vegada, també creiem que cal fer una crítica profunda a l'actual model d'infraestructures de transports de mercaderies, el qual no és neutre, sinó que amaga un seguit de relacions d'espoli i explotació imperialistes, i a tot procés d'eliminar la sobirania dels pobles i els estats de regular el model portuari.

En la lluita per la construcció del socialisme feminista als Països Catalans ens haurem de plantejar com orientem i modifiquem unes infraestructures del transport que responguin a un model de societat molt allunyat del model capitalista, que siguin útils per intercanvis internacionals però sense convertir-se en cadenes d'un sistema d'apartheid global, que serveixin per ampliar les diferents sobiranies en el marc d'unes relacions internacionals basades en l'internacionalisme, i que serveixin per optimitzar els recursos naturals i productius de proximitat generant el menor impacte mediambiental possible. Mantenint i desenvolupant unes relacions laborals basades en el benefici col·lectiu del sector i de tota la societat.

EL CONFLICTE DE L'ESTIBA A L'ESTAT ESPANYOL

L'estiba consisteix en la càrrega, descàrrega i traspàs (transbord) de les mercaderies transportades pels vaixells. Tasca que requereix l'habilitat d'ocupar el mínim espai possible, reduir al mínim les demores en els ports de càrrega i descàrrega, evitant les averies i garantint el màxim de seguretat pel transport de les mercaderies.

Ocupa un paper imprescindible en la cadena de subministrament global, tenint en compte que segons les dades de la Conferència de les Nacions Unides sobre Comerç i Transport (UNCTAD), més del 90% del comerç mundial es transporta per mar[1]. La mateixa UNCTAD, al gener de 2011, calculava que hi havia un total de 29 milions de contenidors de mercaderies per vaixells de vint peus (TEU) desplaçant-se arreu del món[2].

A nivell de l'Estat espanyol, el butlletí de la Coordinadora Estatal de Treballadors del Mar de desembre de 2016 exposa que el 60% de les exportacions i el 85% de las importacions són transportades per via marítima, representant el 53% del comerç exterior espanyol amb la Unió Europea i el 96% del comerç amb tercers estats[3].

A l'Estat espanyol, es calcula que el valor de les mercaderies que es mouen pels ports en exportacions i importacions assoleix la xifra de 200.000 milions d'euors l'any (un 20% del PIB)[4].

A la vegada, l'estiba representa una de les despeses principals per les empreses que transporten les mercaderies. Segons la consultora PwC l'estiba acapara el 51% de les despeses de manipulació de mercaderies en un port[5].

---

[1] "El tráfico marítimo", Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Gobierno de España, http://www.magrama.gob.es/

[2] Rose George, "Noventa por ciento de todo. La industria invisible que te viste, te llena el depósito de gasolina y pone comida en tu plato", pàg. 49

[3] http://www.laestiba.info/numero03/eficiencia-y-competitividad/

[4] http://www.expansion.com/empresas/2017/02/13/58a1897eca47416c0c8b45a4.html

[5] http://www.expansion.com/empresas/2017/02/13/58a1897eca47416c0c8b45a4.html

EL CONFLICTE GENERAT A PARTIR DE LA SENTÈNCIA DE LA UNIÓ EUROPEA I LA PROPOSTA DE REFORMA DE LLEI DEL PARTIT POPULAR

El Tribunal Superior de Justícia de la Unió Europea va emetre una resolució l'11 de desembre de 2014 que obliga a l'Estat espanyol a liberalitzar el sector de l'estiba (l'únic de l'Estat espanyol que no està obert a la llibertat de contractació) per garantir la competència. Doncs actualment les empreses que operen als ports públics no poden contractar els treballadors que desitgin amb les condicions laborals que desitgin, sinó que han de contractar exclusivament a treballadors que formin part de l'anomenada SAGEP (Societats Anònimes de Gestió d'Estibadors Portuaris), amb unes condicions laborals fixades[6].

Segons la sentència, aquesta obligació suposa que les empreses estibadores estrangeres hagin de modificar la plantilla, les seves estructures i les seves polítiques de contractació, cosa que pot *"obstaculitzar o fer menys atractiu, per les empreses estibadores d'altres Estats membres de la UE, l'exercici de la llibertat d'establiment en els ports espanyols d'interès general"*, i per tant vulnera l'article 49 del tractat TFUE, el qual s'oposa a qualsevol mesura nacional que, fins i tot quan s'apliqui sense cap discriminació per raó de nacionalitat, pugui obstaculitzar o fer menys atractiu l'exercici, per part dels nacionals de la Unió, de la llibertat d'establiment garantida pel Tractat. Doncs tant l'obligació d'inscriure's en una SAGEP i de participar en el capital d'aquesta, com l'obligació de contractar amb caràcter prioritari a treballadors posats a disposició per aquesta societat i contractar un mínim d'aquests treballadors sobre una base permanent, segons el Tribunal europeu, obliguen a les empreses estibadores estrangeres a dur a terme una adaptació que *"pot tenir conseqüències financeres i produir pertorbacions en el seu funcionament, fins el punt de dissuadir a les empreses d'altres Estats membres a establir-se als ports espanyols d'interès general"*[7].

Actualment, el sector de l'estiba s'organitza a través de les Societats Anònimes de Gestió d'Estibadors Portuaris (SAGEP), les quals estan emparades per la Llei de Ports. Aquestes societats seleccionen, formen i gestionen els treballadors portuaris que desenvolupen activitats d'estiba.

Les SAGEP cedeixen els seus treballadors als operaris portuaris per prestar aquest servei. Convertint-se en l'única via de contractació, amb l'excepció dels casos que la SAGEP, per manca d'efectius, no pugui proporcionar la mà d'obra.
I amb la contractació d'aquests treballadors hi van incloses unes condicions laborals fixades en acords marc i convenis prèviament pactats amb la potent Coordinadora Estatal de Treballadors del mar, el sindicat majoritari dels estibadors. Aquests, generalment, segueixen torns de treball de 6 hores amb una fixació arbitrària d'equips i compten amb un salari brut mitjà anual de gairebé 68.000 euros, amb salaris base que van des dels 1.026 euros de València als 1.200 d'Algeciras o 1.400 de Las Palmas. Una retribució mitjana elevada en comparació amb el salari dels demés operaris dels

ports. Aquestes condicions de treball s'han considerat com a "privilegiades" i "inacceptables" a la Unió Europea pels mateixos organismes d'aquest organisme regional[8].

Arran de l'incompliment de la sentència dictada pel Tribunal de Justícia de la UE, s'ha imposat una multa diària de prop de 28.000 euros a l'Estat espanyol fins que es produeixi l'esmentada liberalització. Argument que ha servit al Govern del Partit Popular per recolzar la seva proposta de reforma del sector, que degut a l'alta organització sindical dels estibadors i capacitat de lluita, seria molt difícil d'aconseguir.

S'ha de tenir present que la paralització de l'activitat portuària suposaria la paralització del mercat a l'Estat espanyol, doncs la majoria de mercaderies entren per mar i són moltes les empreses que depenen del mercat exterior. Segons xifres dels operadors portuaris, el cost de parar els ports rondaria als 50 milions d'euros. I segons els càlculs de la Federació Nacional d'Associacions de Transportistes d'Espanya, una possible vaga dels estibadors als ports de l'Estat podria suposar pel transport de carretera unes pèrdues de 350 euros al dia per camió.

La proposta de reforma del sector del Govern del PP planteja adaptar la legislació del sector a la normativa comunitària de la UE, suposant suprimir l'actual règim de gestió dels treballadors per la prestació del servei portuari, derogant una sèrie d'articles recollits en la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

Es consagra el principi de llibertat de contractació, tot i que fixa un procés d'un màxim de tres anys per dur-lo a terme al 100%. Durant el primer d'aquests tres anys les empreses estibadores estarien obligades a contractar a treballadors provinents de la pròpia societat en un percentatge del 75%, que s'aniria reduint al 50% en el segon any i al 25% en el tercer.

Segons els portaveus de la CETM (Confederació Espanyola de Transport de Mercaderies), aquesta reforma suposarà una reducció del salari en un 60%, convertint els contractes de treball indefinits en "contractes precaris", i plantejant que s'efectuarà "un ERE encobert, pagat amb fons públics"[9].

Just un dia després de que el Congrés espanyol tombés la reforma del sector dels estibadors proposada pel govern del PP aquest mes de març de 2017, la Comissió Europea ja ha tornat a pressionar l'Estat espanyol perquè liberalitzi el sector, i la portaveu de la Comissió Anna-Kaisa Itkonen, ha indicat que és "essencial" que l'Estat espanyol modifiqui el sistema de treball portuari, doncs segons ella no només es tracta d'un assumpte de complir amb la normativa de la UE, sinó també de "competitivitat" pels ports de l'Estat espanyol[10].

---

[6] http://www.elmundo.es/economia/2017/02/09/589b4b3722601d59558b45d5.html
[7] http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=160562&doclang=ES
[8] http://www.publico.es/economia/conflicto-estibadores-conflicto-estibadores-claves.html
[9] http://www.publico.es/economia/conflicto-estibadores-conflicto-estibadores-claves.html
[10] http://www.eleconomista.es/economia/noticias/8231032/03/17/Bruselas-redobla-la-presion-a-Espana-pide-aprobar-ya-la-reforma-de-la-estiba.html

ELS INTERESSOS EMPRESARIALS DE LA REFORMA DE L'ESTIBA

Evidentment, tal com apunta el portal dels estibadors del sindicat CGT de València, qui més es beneficiaran de la liberalització del sector són les empreses, en la seva majoria controlades per oligarquies tradicionals espanyoles, grans conglomerats empresarials, fons d'inversió i multinacionals[11].

Les tretze empreses més importants del sector de la càrrega i descàrrega de mercaderies en port s'agrupen en el lobby anomenat Plataforma d'Inversors en Particulars Espanyols (PIPE), el qual va publicar un informe a principis de febrer de 2017 elaborat per la consultora PwC que apostava per una reducció del 60% dels costos laborals del sector i un augment del 21% de la càrrega de treball dels estibadors. I que actua com un dels actors més bel·ligerants en el conflicte de l'estiba.

La companyia líder a l'Estat espanyol en el sector de l'estiba és Noatum, que opera als ports de Barcelona, València, Bilbao, Santander, Màlaga, Las Palmas i Sagunt, a més de disposar de centres logístics a Saragossa i Madrid. La firma va tancar l'any 2015 amb 10 milions d'euros de beneficis i 500 milions de deute per les enormes inversions a les dàrsenes.

Noatum és propietat d'inversors institucionals, la majoria dels quals són fons de pensions assessorats pel banc estatunidenc JP Morgan i el fons holandès Stichting Pensioenfonds ABP. I compta entre els seus consellers amb l'exconseller d'economia de la Generalitat Valenciana, Máximo Buch, i el president de la patronal Anesco, Joaquim Coello, que forma part d'entitats empresarials vinculades a la dreta nacionalista catalana com Femcat[12].

Un dels altres grans actors empresarials és la companyia danesa Maersk, propietària de APM Terminals, la major operadora del port d'Algeciras. Maersk, però, ha jugat un doble paper, passant a ser un actor de pressió de primer ordre per reformar el sector de l'estiba en pro de la "competitivitat", amb elements de pressió com l'abandonament del port de Vigo per motius de costos laborals[13] i les inversions milionàries al port de Tanger Med[14], competidor directe del port d'Algeciras, a abandonar l'agressiu lobby patronal (PIPE) amb un discurs de buscar la pau social amb els estibadors i assegurar-se de que no es produeixin vagues[15].

A principis de 2008 Maersk informava de l'acomiadament d'entre 2.000 i 3.000 treballadors (el 12% del total) a tot el món, tot i que assegurava que no se'n veuria perjudicada la plantilla d'Algeciras. Això sí, es plantejava que aquest fet obligaria al port d'Algeciras a ser "més competitiu amb els mateixos costos"[16]. Pocs mesos després exigia una situació de "pau social" a través del conveni proposat entre APM Terminals i els estibadors[17].

Segons informa el portal puertosynavieras.es a finals de gener de 2017, Maersk està

està construint una nova terminal al port de Tanger Med. Aquesta, que es calcula que entri en servei d'aquí a dos anys, serà completament automàtica, incrementant un 40% la capacitat de manipulació de contenidors. A la vegada que s'anuncien automatitzacions d'altres terminals del port d'Algeciras propietat d'empreses vinculades a Maersk a través de l'aliança 2M (aliança entre grans navieres). Al mateix temps, aquest any caduca el conveni col·lectiu de l'estiba a Algeciras, el qual es pot prorrogar un altre any. Per tant, no és casual que Maersk necessiti dos anys de tranquil·litat en els ports de l'Estat espanyol per donar-li temps a tenir a punt la seva gran terminal automàtica al port de Tanger Med[18].

---

[11] http://estibadores.cgtvalencia.org/2017/02/una-oligarquia-industrial-y-fondos.html
[12] http://www.bolsamania.com/noticias/economia/jp-morgan-contra-la-fuerza-de-los-6156-estibadores-o-quien-esta-detras-del-conflicto-en-los-puertos--2533359.html
[13] http://www.lasprovincias.es/economia/201605/08/estiba-ahuyenta-grandes-navieras-20160507232253-v.html
[14] http://www.lasprovincias.es/economia/201605/08/estiba-ahuyenta-grandes-navieras-20160507232253-v.html
[15] http://www.cadenadesuministro.es/noticias/balones-de-oxigeno-para-fomento-y-sindicatos-en-el-debate-de-la-estiba/
[16] http://www.europasur.es/maritimas/Maersk-Line-realizara-despidos-mundo_0_112188924.html
[17] http://www.europasur.es/algeciras/Maersk-Line-futuro-depende-convenio_0_150585612.html
[18] http://www.puertosynavieras.es/noticias.php/La-silenciosa-reforma-de-la-Estiba-de-Maersk.--Mientras-los-otros-pierdan-el-tiempo-Maersk-y-APM-Terminals-no./77557

INFRAESTRUCTURES: L'ESQUELET DE LA GLOBALITZACIÓ CAPITALISTA

El professor del Departament de Màrqueting d'ESADE Josep F. Valls en un article sobre l'obra pública relacionada amb les infraestructures, publicat a El Mundo el 12 d'abril de 2015, expressava que "les infraestructures guanyen guerres, vertebren territoris i ajuden a crear els imperis"[19].

Lenin, en el pròleg de 1920 al seu llibre "L'imperialisme, fase superior del capitalisme" ja planteja el vincle de les xarxes d'infraestructures amb el sistema capitalista, en la seva fase imperialista, de saqueig i explotació mundialitzat:

"La construcció de ferrocarrils és en aparença una empresa simple, natural, democràtica, cultural, civilitzadora: es presenta com a tal davant dels ulls dels professors burgesos, pagats per adornar l'esclavitud capitalista, i davant dels ulls dels filisteus petitburgesos. En realitat, els múltiples llaços capitalistes, mitjançant els quals aquestes empreses es troben lligades a la propietat privada sobre els mitjans de producció en general, han transformat aquesta construcció en un mitjà per oprimir a mil milions d'éssers (a les colònies i a les semicolònies), és a dir, a més de la meitat de la població de la terra en els països dependents i als esclaus assalariats del capital en els països 'civilitzats'".

Aleshores, a principis del segle XX, els ferrocarrils despuntaven com les artèries principals i de futur del capitalisme.

El professor de la Universitat de Hofstra (Nova York, EUA) Jean-Paul Rodrigue, autor del llibre Geografia del transport, exposa que la indústria del transport marítim és el sostén del comerç internacional i tota la indústria global n'està influenciada d'alguna manera, i sentencia que "son els ciments de la globalització"[20].

I l'Organització Mundial del Comerç, a les conclusions del seu Informe sobre el Comerç Mundial de 2013 titulat "Factors que determinen el futur del comerç" exposa que l'evolució dels costos del transport és un dels factors importants per saber si els canvis "positius" en el comerç tindran una llarga durada[21].

---

[19] http://www.esade.edu/web/cat/about-esade/today/esade-opinion/viewelement/311325/1/infraestructuras,-obra-publica-y-rentabilidad

[20] http://economia.elpais.com/economia/2015/03/06/actualidad/1425664728_936295.html

[21] https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wtr13-2f_s.pdf
https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/wtr13_s.htm

[22] http://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/2007-5.pdf

[23] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52014DC0014

LES INFRAESTRUCTURES MARÍTIMES EN EL MARC DE LA UNIÓ EUROPEA

En un article publicat el gener de 2007 al Butlletí Econòmic ICE per dos membres de l'Institut Universitari d'Estudis Marítims de la Universidade da Coruña, es destaca la importància del Transport Marítim de Curta Distància i les Autopistes del Mar com un dels pilars fonamentals de la implementació de la Política Europea de Transports.

Citant una comunicació de la Comissió Europea de 2006, exposen que la mateixa Direcció General per l'Energia i el Transport, depenent de la Comissió Europea, estima que en l'àmbit de l'Europa dels 15, degut al creixement econòmic, es preveu un increment del voltant del 70% en el transport de mercaderies des d'ara (2006) fins l'any 2020. Plantejant que *"aquests espectaculars creixements no poden ser absorbits per l'actual sistema de transports, cosa que obliga a desenvolupar alternatives basades en models més flexibles que evitin inconvenients que la congestió pot ocasionar al sistema econòmic europeu". I que "la solució sembla provenir de la recerca de vials alternatius de transport, entre els que hi destaca per les seves característiques el tràfic marítim", alertant, però, que "l'ordenació d'aquest tràfic ha de complir certs requisits perquè pugui ser considerat un sistema substitutiu en termes d'equivalència competitiva amb el transport terrestre"*[22].

A l'informe de la Comissió Europea titulat "Per un renaixement industrial europeu", elaborat el 2014 i adreçat al Parlament Europeu, al Consell Europeu, al Comitè Econòmic i Social Europeu, i al Comitè de les regions, s'exposa que el mercat interior segueix sent la pedra angular de l'èxit econòmic de la UE, el qual, després de l'actual crisis, pot revitalitzar l'economia de la UE, però que per desenvolupar tot el seu potencial, aquest mercat interior s'ha d'integrar millor a les xarxes d'infraestructures, doncs "el mercat interior no pot funcionar amb fluïdesa si no disposa d'una infraestructura integrada".

La Comissió Europea exposa que l'Acta del Mercat Únic II va presentar quatre accions per estimular el desenvolupament del transport marítim, aeri i ferroviari; que a principis de 2013 va proposar el "quart paquet ferroviari" per facilitar els operadors ferroviaris accedir al mercat de la UE i operar-hi; que el juliol de 2013 va elaborar una sèrie de plans sobre el sector marítim per facilitar els tràmits duaners pels vaixells, reduir la burocràcia i les esperes als ports i augmentar la competitivitat del sector; i que en el mateix moment de l'informe, l'any 2014, està prenent mesures actives per fer complir les obligacions del "cel únic europeu" als Estats membres. Però critica que en aquests moments l'adopció, la plena aplicació o el control d'aquestes iniciativa va amb retard[23].

INFRAESTRUCTURES: L'ESQUELET DE LA GLOBALITZACIÓ CAPITALISTA

El Ministeri de Foment de l'Estat espanyol publicita l'informe de principis dels anys '2000 "El transport a Espanya, un sector estratègic" de la Fundació CETMO (fundació privada del Centre d'Estudis del Transport del Mediterrani Occidental), on s'exposa que *"un sector del transport fort, obert i competitiu pot ser un instrument clau per evitar que Espanya es converteixi en un simple destí turístic, per retenir l'activitat econòmica i generar-ne altres de noves en una Europa que tendeix a tornar-se importadora de les mercaderies produïdes en tercers països, especialment a la Xina i l'Extrem Orient. Perquè, en suma, Espanya pugui aprofitar els seus avantatges com a plataforma logística internacional"*.

L'informe, doncs situa el sector del transport com un element clau per l'economia de l'Estat espanyol, tenint en compte el paper d'aquesta regió territorial en una economia mundialitzada.

Planteja que *"el sector del transport és una indústria estratègica, i ho serà més en una economia mundialitzada. [...] Es tracta d'un sector clau per la nostra inserció a Europa i per la nostra posició econòmica mundial com a plataforma logística internacional i com a aposta geoestratègica i socioeconòmica. Per l'economia avui és una eina similar al que representà en temps passats la localització d'empreses estrangeres a Espanya"*. I critica que s'hagi tingut poc en compte la intermodalitat (connexió de diferents mitjans de transport) i les necessitats del transport de mercaderies a l'hora de planificar la xarxa de transport ferroviari, al prestar una atenció prioritària al tràfic de viatgers.

Ja a principis dels '2000 destaca que *"dins del comerç internacional per via marítima, el Mediterrani guanyarà importància en la ruta Àsia-Europa i en la relació amb el nord d'Àfrica. En aquest territori ara es presenta la major oportunitat pels grans ports espanyols. Degut a la congestió en la zona nord europea, la consolidació de ports mediterranis competitius permetrà que les grans navieres es decideixin a privilegiar l'entrada a Europa des del sud"*. I en aquest sentit critica que *"l'accessibilitat als ports és crítica i és un fet que en aquests no hi ha bones condicions d'intermodalitat per raons històriques i de mentalitat"*, per plantejar que "*el canvi necessari requereix la millora de la interconnexió, perquè tan la carretera com el ferrocarril disposin de bones instal·lacions –d'autèntics truck centers- als ports. Una bona intermodalitat portuària exigeix la millora de la interoperabilitat, mitjançant l'us de sistemes de gestió de terminals ferroviàries i de corredors intermodals de transport amb l'interior recolzats en dipòsits interiors i ports secs. També és precís que les comunitats portuàries defineixin estratègies intermodals per gestionar les xarxes ferroviàries internes als ports i per solucionar els conflictes entre els diferents interessos en presència"*.

Concloent que *"el transport s'ha convertit en una indústria estratègica per una economia creixentment mundialitzada i això també haurà de comportar una major con-*

sideració de les necessitats d'aquest sector en les decisions polítiques i una major atenció als criteris empresarials en l'actuació del sector públic. A l'hora d'aplicar una estratègia en el sector i establir prioritats, l'opinió de les empreses pot ser capital per evitar expectatives irreals en els projectes i inversions públiques"[24].

[24] https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/BE3C23F7-3743-43AE-9D44-DEAB45616099/19599/Resumen_ejec.pdf

LES AUTOPISTES DEL MAR INTEREUROPEES

El concepte de "les autopistes del mar" apareix el 2001 en el marc de la Comissió Europea i la seva voluntat de definir una nova política de recolzament del transport marítim. L'objectiu era crear amplis corredors que concentrin una alta densitat de tràfic de vaixells destinats fonamentalment al transport de mercaderies, cosa que permetria retirar de les congestionades carreteres europees a milers de camions cada any.

Deu anys més tard, el Llibre Blanc del Transport de 2011 de la Unió Europea marca com a objectiu arribar al 2030 havent transferit el 30% de tot el transport de mercaderies per carretera en distàncies superiors a 300 quilòmetres a altres models de transport (ferrocarril, fluvial i també el marítim), i elevar-lo fins el 50% el 2050.

El tema és que Europa s'enfronta a un problema evident de saturació de les seves carreteres pel domini de la utilització de camions pel transport de mercaderies dins el continent. La congestió de les principals vies de Centre-europa i dels passos dels Alps i els Pirineus suposa un llast no només per optimitzar el transport de càrrega, sinó pel conjunt dels usuaris. Segons dades de l'Observatori Hispano-Francès de Tràfic en els Pirineus, els punts fronterers entre l'Estat espanyol i l'Estat francès suporten cada dia el pas de gairebé 20.000 camions, sumats a les desenes de milers de turismes[25].

Tot i que la defensa del model de les "autopistes del mar" recorre a l'argumentari mediambiental, assegurant que les rutes navals contaminen menys que les terrestres o aèries, s'ha de tenir en compte que l'element de pes més important és la reducció dels costos empresarials, i que tot i que l'Organització Marítima Internacional considera els transports marítims com a "productors relativament petits d'emissions a l'atmosfera", plantejant que produeixen 11 grams de CO2 per tona i milla (una dècima part del que produeix el transport terrestre de camions), la crítica ecologista a aquest model de transport es basa en la seva grandària. Doncs en total, el transport marítim emet un bilió de tones d'anhídrid carbònic a l'any, prop d'un 4% de gasos d'efecte hivernacle, sent superiors a les emeses per tot el transport aeri i rodat junts. Un vaixell gegant pot emetre tanta contaminació a l'atmosfera com una planta d'energia elèctrica a base de carbó. El 2009 es calculava que els quinze vaixells més grans podien emetre tant com 760 milions de cotxes. Si sumem la navegació a la llista dels països contaminants, aquesta ocupa la sexta posició. Els vaixells contaminen més que Alemanya[26].

El 2007 un estudi de James Corbett, professor de Polítiques Marines de la Facultat de Terra, Oceà i Medi Ambient de la Universitat de Delaware plantejava que les emissions de partícules sòlides procedents dels vaixells són responsables d'aproximadament 6.000 morts per càncer de cardiopulmonar i de pulmó a l'any, analitzant que el 70% de la contaminació es produeix dins de les primeres 250 milles a contar des de

la terra ferma, prop de les línies de costa vinculades a les rutes de navegació molt transitades a Europa i a l'Est i Sud d'Àsia. Les seves prediccions eren que la mortalitat anual s'incrementaria un 40% pel 2012[27].

El mateix Ministeri de Foment de l'Estat espanyol en el seu estudi "Anàlisi, informació i divulgació sobre l'aportació del transport per carretera a la intermodalitat", destinat a fomentar el desenvolupament de les mesures associades als plans PETRA (Pla Estratègic pel Sector del Transport de Mercaderies per Carretera)[28] fa referència a les anomenades "autopistes del mar" com a plans d'infraestructures a potenciar a nivell europeu per "superar la congestió de bona part dels eixos vials de centre-europa". Es tracta de la navegació marítima de curta distància (short sea shipping) per a mercaderies i passatgers entre ports situats geogràficament a Europa o a països no europeus dels mars tancats que rodegen Europa.

Segons l'estudi, els ports europeus concentren un volum de mercaderies que correspon a més del 90% del comerç de la UE amb tercers països, però pel que fa al comerç intracomunitari, aquest percentatge es redueix fins el 30% del total.

Per això, s'exposa que des de 1995, la Comissió Europea ha assumit el desenvolupament del short sea shipping com un element important dins de la política europea de transport, convertint-lo en una part integrant de la cadena logística de transport i en un autèntic servei porta a porta[29].

Un document publicat al web de l'Institut de l'enginyeria d'Espanya, de maig de 2016, planteja la necessitat de *"fer més competitiu el model marítim, el short sea shipping, doncs els clients, qui compren transport, el que busquen és l'opció que faci més competitius els seus productes i satisfaci les necessitats dels seus clients"*, i anomena la Declaració d'Atenes, un document firmat el 7 de maig de 2014 pels ministres de transport de la Unió Europea, en el qual es revisa i es proposen mesures concretes sobre la política de transport marítim a la UE fins al 2018, amb visió al 2020, plantejant que *"el potencial del Transport Marítim de Curta Distància per jugar un paper més important en la UE per assegurar l'accessibilitat necessària i els fluxos comercials, inclosos els que uneixen el continent i les illes, i per transferir el transport de mercaderies de llarga distància de la carretera al mar, i així respondre als desafiaments de capacitat, energia i clima, encara no està completament desenvolupat degut a*

---

25 http://www.expansion.com/2015/02/17/empresas/transporte/1424185806.html
26 Rose George, "Noventa por ciento de todo. La industria invisible que te viste, te llena el depósito de gasolina y pone comida en tu plato", pàg. 110-111
27 Rose George, "Noventa por ciento de todo. La industria invisible que te viste, te llena el depósito de gasolina y pone comida en tu plato", pàg. 115
28 https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/TRANSPORTE_INTERMODAL/
29 http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/2D060510-D2E8-43E5-9E1C-860DD149746E/1551/02_politica_europea_transportes.pdf

obstacles que ho impedeixen". I entre altres mesures pendents per salvar aquests obstacles apunta la promoció de la competitivitat dels ports marítims europeus[30].

En aquest sentit, una notícia publicada pel diari El Mundo el 8 de març de 2015 exposava que *"Des de Brussel·les ara es pretén rellançar una xarxa de rutes marítimes que el 2020 hauria de connectar entre sí els principals ports europeus, i a aquests, a la vegada, amb els grans centres de distribució de mercaderies per carretera i ferrocarril. Amb una xarxa multimodal, l'objectiu és reduir costos i guanyar competitivitat. En principi, dependent dels múltiples factors que hi influeixen, l'estalvi de costos pot assolir el 20%, segons els tècnics de l'associació ShortSea Promotion Centre Spain"*.

I anunciava que *"Pilar Tejo, directora tècnica de l'Associació Espanyola de Promoció del Transport Marítim de Curta Distància, subratlla que és en la competitivitat dels ports on el projecte s'hi juga bona part del seu futur"*. Recalcant-ne la seva cita textual: *"Com més competitiu sigui el port, més competitiu serà el servei. La Llei de Ports a Espanya estableix taxes especials per les autopistes del mar, però* ***faria falta revisar altres serveis com l'estiba,*** *per exemple"*[31].

---

[30] http://iies.es/wp-content/uploads/2016/05/Las-Autopistas-del-Mar-PTMG.pdf
[31] http://www.elmundo.es/economia/2015/03/08/54fa0584e2704ea76a8b457c.html

ELS PORTS CATALANS I EL CORREDOR MEDITERRANI

El juny de 2012, en el marc de la presentació del llibre "Catalunya: estat propi, estat ric", el secretari del Cercle Català de Negocis, Joan Canadell, plantejava que el model a seguir per Catalunya és el dels Països Baixos, fent referència a que aquest país actualment té el principal port d'arribada europeu (Rotterdam) de les mercaderies de l'Àsia, situació que Catalunya hauria d'ambicionar, doncs "ser la porta logística d'arribada de l'Àsia és una línia estratègica que caldria seguir per a ser un dels primers estats del món"[32].

L'informe de novembre de 2015 de l'Observatori de la PIMEC (patronal de la "petita i mitjana empresa") planteja que en un món cada vegada més globalitzat, amb les empreses clarament orientades a vendre fora dels mercats nacionals, les infraestructures de comunicació i transport han esdevingut protagonistes clau d'aquesta nova era econòmica. I que en el cas català, la connexió física amb els mercats internacionals compta amb la necessitat d'una infraestructura ferroviària cabdal: el Corredor Mediterrani.

Segons el mateix informe, el Corredor Mediterrani és un dels nou corredors que formen la TEN-T Core Network Corridors, el nucli de la xarxa transeuropea de transport de mercaderies per ferrocarril, que ha de connectar els principals ports, aeroports i centres econòmics del continent. Facilitant que la Mediterrània sigui la porta d'entrada i sortida de mercaderies del sud d'Europa. Implicant un trànsit nord-sud en el seu tram occidental (d'Algesires a Lió) i est-oest en el traçat oriental (fins a l'extrem est europeu). Enllaçant tota la costa mediterrània de l'Estat espanyol (fins a l'estret de Gibraltar) amb els principals centres econòmics europeus[33].

El grup xinès de logística Hutchison Port Holdings, qui el setembre de 2012 va inaugurar[34] la terminal de contenidors més automatitzada de la Mediterrània al Moll del Prat, al port de Barcelona, preparada per manipular 2,65 milions de contenidors TEU anuals, donava suport al projecte del Corredor Mediterrani el juliol de 2012, en el marc d'un viatge oficial a l'Àsia de l'ex alcalde de Barcelona, Xavier Trias, on es va plantejar que l'objectiu és convertir Barcelona en la porta d'entrada dels productes asiàtics a Europa, per poder-los distribuir a la resta del continent per tren mitjançant el Corredor Mediterrani[35].

---

[32] http://www.vilaweb.cat/noticia/4017942/20120607/joan-canadell-podem-paisos-baixos-mediterrania.html

[33] https://www.pimec.org/sites/default/files/documents_pagines/informes_pimec_10_2015_corredor_mediterrani_observatori.pdf

[34] http://www.eleconomista.es/catalunya/noticias/4281637/09/12/Hutchison-inaugura-su-macro-terminal-en-el-Port-de-Barcelona.html

[35] http://beteve.cat/hutchinson-corredor-mediterrani/

Anant més enllà de l'anàlisi econòmic-logístic-comercial, en un article de gener de 2014, titulat "Catalunya, un pilar imprescindible de l'OTAN", el catedràtic de la Universitat de Nagoya Àlex Calvo i l'analista naval del Centre d'Estudis Estratègics de Catalunya Pol Molas, situaven la importància geoestratègica militar dels ports catalans i del Corredor Mediterrani, plantejant: *"és cert que Catalunya necessita l'OTAN. No és menys cert però que l'OTAN necessita Catalunya. En primer lloc pels seus ports clau, imprescindibles per a garantir una capacitat expedicionària creïble en un racó vital del món. La necessitat que l'Aliança Atlàntica té dels ports catalans es veu accentuada pel trasllat al Pacífic del Military Sealift Command, i per la tendència a recórrer a les infraestructures duals, tendència accentuada per la crisi econòmica. Són imprescindibles per a garantir una capacitat de resposta ràpida, i la decisió de la UE a favor del corredor mediterrani no deixa de ser la cara civil d'una opció que també té una vessant militar de gran importància".*

36 http://www.vilaweb.cat/opinio_contundent/4165225/catalunya-pilar-imprescindible-lotan.html

LA PRIVATITZACIÓ DE LA INDÚSTRIA MARÍTIMA DE TRANSPORTS

El procés de privatització del sector de la indústria marítima de transports, així com el dels altres sectors econòmics, no s'ha dut a terme d'un dia per l'altre, sinó que ha seguit tot un procés.

David Gómez, qui fou director de Ports de les Illes Balears de 2012 a 2015 publica un article titulat "Els principals arguments per la privatització dels ports recreatius" on expressa que "degut al caràcter estratègic de les instal·lacions portuàries, es pot entendre la necessitat de mantenir la 'propietat' de la gestió dins de l'àmbit públic, si bé incorporant al sector privat per a que garanteixi la inversió, l'activitat i la creació de llocs de treball". I ell mateix ens fa la radiografia de la privatització del sector: "Si analitzem de manera global el sistema de gestió portuària en l'àmbit europeu, observarem que majorment els ports es troben sota organismes públics, ja sigui per institucions creades a tals efectes, pels ajuntaments, per una combinació d'ajuntaments i càmeres de comerç, o pel que vindrien a assimilar-se a les comunitats autònomes. No obstant, si bé la gestió del port és pública, això no impedeix que els ports tinguin en el seu interior multitud de concessions de tota mena[37].

Tot i que el sector de l'estiba a l'Estat espanyol es considera com l'últim que encara no s'ha obert a la "llibertat de contractació", el seu procés de privatització no s'inicia amb la recent sentència del Tribunal de Justícia de la UE. El sector de l'estiba ha experimentat un procés de privatització que es remunta al Reial Decret 2/1986, fou aleshores quan s'establiren les "Societats Estatals d'Estiba i Desestiba" (antecedent de les SAGEP) amb capital mixte (51% en mans de l'estat i en un 49% participades per capital privat). L'estiba es continuava considerant un "servei públic", del qual se n'encarregaven en exclusiva els estibadors portuaris.

Més tard, la llei 48/2003 va donar un pas més en el camí de l'externalització: es van crear entitats completament controlades pel capital privat (Agrupacions Portuàries d'Interès Econòmic), tot i que mantenint les condicions laborals prèviament fixades. Posteriorment, la llei 2/2011 crea les SAGEP[38]. Així doncs, s'havia passat de societats d'estiba públiques a altres de caràcter 100% privat, mantenint un últim dic a la completa "liberalització" pel que fa a la obligatorietat en les formes contractuals dels treballadors i treballadores.

La falta de recolzaments sòlids ha dut el govern espanyol del PP a aparcar el seu projecte de privatitzacions en l'àmbit portuari durant la legislatura, doncs des de 2015

---

[37] http://nauta360.expansion.com/2015/09/09/de_costa_a_costa/1441817105.html
[38] http://rebelion.org/noticia.php?id=197545

s'havia perfilat com "la pròxima gran privatització" si el PP guanyava les eleccions. També hi ha influït que aquest s'està consolidant com una de les societats més rentables i amb millor projecció de l'Estat, tancant l'any 2016 amb un rècord històric en trànsit de passatgers i mercaderies, amb 32,6 milions de passatgers i un volum de 509 milions de tones respectivament. Acaparant el port d'Algeciras més de 100 milions de tones, situant-se com el primer port del Mediterrani i entre el quart i cinquè d'Europa.

A nivell de beneficis aquestes dades s'han traduït amb el tancament de 2016 amb uns ingressos de 1.60 milions d'euroa, un 1,4% més que el 2015, amb una reducció de les despeses d'explotació i personal, i unes declaracions ministerials que asseguren que darrere de les millores operatives s'hi troba un alçament de la competitivitat, per la qual cosa hi ha un pla de "rebaixar les tarifes portuàries per afavorir i incrementar el tràfic de mercaderies i passatgers"[39].

Paral·lelament, la patronal espanyola CEOE, el gener de 2017 publicava una sèrie de propostes pel Govern espanyol en matèria de transport i logística per ser aplicades durant la legislatura 2016-2020, en les que incloïen *"la liberalització de l'accés al transport de contenidors als ports"*, doncs segons la CEOE *"la situació actual en la que les empreses no poden enviar o recollir mercaderies en els ports utilitzant l'empresa de transport que desitgin és una falta de productivitat del nostre sistema de transport marítim"*. I en les que també es fa una crida a aplicar la sentència sobre la liberalització de l'estiba *"amb l'objectiu de que s'acabin adaptant els salaris als habituals del sector de la resta de països europeus"*[40].

---

[39] http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8071262/01/17/Fomento-descarta-privatizar-Puertos-y-vender-mas-aenas-a-corto-plazo.html

[40] http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-ceoe-pide-la-liberalizacion-del-acceso-al-transporte-de-contenedores-en-los-puertos/

EL CAS ESPANYOL NO ÉS UN CAS AÏLLAT DE PRIVATITZACIÓ DEL SECTOR

"Els esforços per reformar l'administració dels ports marítims europeus que ja escapen de les jurisdiccions locals i nacionals s'han de centrar en fer que les autoritats portuàries siguin independents, bé a través de la corporativització o bé a través de la privatització".

Aquesta és una de les principals conclusions de l'investigació duta a terme per Patrick Verhoeven, secretari general de l'ECSA (Associació Europea de Navieres), basada en l'avaluació exhaustiva de les reformes dutes a terme a l'Autoritat Portuària de Rotterdam (Principal port de tràfic de vaixells de mercaderies europeu, situat als Països Baixos), que el 2004 es va convertir en una societat de responsabilitat limitada.

Per fer-ho efectiu, Verhoeven aposta perquè la UE sigui un "aliat objectiu" en l'ajuda de mantenir les reformes de la gestió portuària[41].

En unes jornades sobre la indústria marítima a Madrid d'octubre de 2012, Juan Riva, president d'ECSA i de la naviera Suardiaz, va plantejar alguns problemes d'adaptació pel transport marítim a curta distància dins la Unió Europea. Va fer referència a les noves reglamentacions mediambientals, que limiten les emissions de sofre dels combustibles marins, que segons ell poden suposar un fre a l'expansió del transport, i a que els serveis en els ports "han de ser els necessaris i justos per aconseguir uns costos raonables", en clara referència a l'estiba portuària[42].

ECSA, la patronal europea de les navieres, que actua com a lobby de pressió davant els organismes de la Unió Europea, el maig de 2015 ja va sol·licitar al Parlament Europeu que s'establís un paquet de reformes "més ampli i inclusiu" en l'accés al mercat dels serveis portuaris i la transparència financera dels ports. En concret sol·licitava formalment als eurodiputats que *"pressionessin perquè s'establís una normativa específica d'accés al mercat"*, degut a que *"les pràctiques restrictives i els obstacles jurídics segueixen dificultant l'accés als serveis en varis ports de la UE"*.

---

[41] http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-privatizacion-de-las-autoridades-portuarias-mejoraria-la-competitividad-de-los-puertos-europeos/

[42] http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-exito-del-short-sea-shipping-pasa-por-el-apoyo-de-la-iniciativa-privada-mas-que-por-las-ayudas-de-las-administraciones/

Dins d'aquest paquet de reformes s'hi inclou al sector de l'estiba, doncs segons la mateixa ECSA els serveis de manipulació de càrrega constitueixen la part més important dels costos en les escales en port[43].

Tot i que la totalitat de les demandes d'ECSA no van ser recollides en el nou conjunt de normes del Reglament Europeus de Ports aprovat el juny de 2016, si que es considera que aquest facilitarà l'entrada al mercat de nous proveïdors de determinats serveis portuaris, amb l'objectiu d'impulsar la inversió en les instal·lacions portuàries, millorar la qualitat dels serveis prestats als usuaris de les instal·lacions portuàries europees i reduir els preus[44].

Pel que fa al sector de l'estiba, controlat tradicionalment de forma monopolística en els països europeus, en les últimes dècades s'hi pot observar una tendència general cap a la liberalització, vinculada a la creació del mercat únic europeu. I tot i que el Regne Unit i Holanda (amb el port de Rotterdam) van obrir el mercat de forma voluntària, la majoria d'Estats ho han fet a petició de Brussel·les[45].

Itàlia

Itàlia va haver de canviar la seva legislació el 1991, com a conseqüència d'una sentència del Tribunal de Justícia de la UE, que dictaminà que els seus estibadors no es regien per les normes de la lliure competència[46].

Països de l'Est

Amb l'ampliació dels estats membres de la Unió Europea de 2004, que incorporà nous Estats convertits al capitalisme després de la desintegració de la URSS, es va incidir en aquest procés de liberalització, comportant que aquests Estats haguessin de complir les exigències de Brussel·les per poder entrar a la Unió Europea[47].

Bèlgica

Bèlgica actualment està modificant la seva legislació degut a que la Comissió Europea també li ha obert un procediment d'infracció, tot i que encara no ha arribat davant la justícia europea[48].

---

[43] http://www.cadenadesuministro.es/noticias/los-navieros-solicitan-un-paquete-de-reformas-mas-ambicioso-por-parte-de-europa/
[44] http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-consejo-europeo-aprueba-la-reforma-por-unos-servicios-portuarios-mas-eficaces/
[45] http://www.eldiario.es/economia/Estibadores-conflicto-transeuropeo_0_611039629.html
[46] http://www.eldiario.es/economia/Estibadores-conflicto-transeuropeo_0_611039629.html
[47] http://www.eldiario.es/economia/Estibadores-conflicto-transeuropeo_0_611039629.html
[48] http://www.eldiario.es/economia/Estibadores-conflicto-transeuropeo_0_611039629.html

Estat francès

A l'Estat francès, el sector de l'estiba s'ha vist perjudicat per la reforma laboral iniciada pel govern de François Hollande, on els estibadors van protagonitzar la paralització dels principals ports i la participació en una gran marxa sobre París que va acabar amb varis estibadors detinguts i varis ferits[49].

Eslovènia

A Eslovènia els treballadors del Sindicat d'Operadors de Grues del Port de Koper es troben mobilitzats contra el procés de privatització dels ports[50].

Xipre

A Xipre també estan vivint un procés de privatització de les instal·lacions portuàries de Limassol, on els estibadors encara mantenen el conveni col·lectiu després de la cessió de la concessió de la terminal de contenidors a l'empresa DP World[51].

Portugal

Portugal recentment s'ha vist forçat a obrir el seu mercat per part de "la troika" (Fons Monetari Internacional, Comissió Europea i Banc Central Europeu) durant el rescat financer[52].

Grècia

I finalment a Grècia trobem el cas de la privatització dels ports de El Pireu i Tesalònica dins les exigències rebudes per part de la Unió Europea en el tercer rescat[53].

---

[49] http://www.naucher.com/es/actualidad/movilizaciones-de-estibadores-en-grecia-y-francia-para-defender-sus-condiciones-laborales/_n:4878/
[50] http://www.naucher.com/es/actualidad/movilizaciones-de-estibadores-en-grecia-y-francia-para-defender-sus-condiciones-laborales/_n:4878/
[51] http://www.naucher.com/es/actualidad/movilizaciones-de-estibadores-en-grecia-y-francia-para-defender-sus-condiciones-laborales/_n:4878/
[52] http://www.eldiario.es/economia/Estibadores-conflicto-transeuropeo_0_611039629.html
[53] http://www.rtve.es/noticias/20160408/atenas-vende-puerto-pireo-gigante-chino-cosco-368-millones/1333648.shtml

LA SOBIRANIA VERS ELS PORTS

El 8 de març de 2016 el Parlament Europeu va aprovar un reglament de ports que imposa l'autonomia portuària a l'Estat espanyol, fent costat d'aquesta manera, segons indica l'europarlamentari de CDC Ramon Tremosa, a una reivindicació històrica dels ports catalans.

Segons Tremosa, *"Espanya i Itàlia són els únics països europeus on els ports no tenen autonomia per fixar les seves tarifes portuàries (que són fixades pel govern central iguals per a tots, cosa que impedeix la competència a través dels preus dins del país) i on els ports amb beneficis estan obligats a transferir-ne una part als ports deficitaris del país (subsidis creuats entre els ports d'un país que són contraris a la normativa d'ajuts d'estat europea)"*. I al·legant una defensa del benefici de "tot Europa" planteja que aquest reglament estimula la competència i la complementarietat entre els ports atlàntics i mediterranis. I finalment sentencia i es pregunta: *"aquest reglament de ports europeu és molt important perquè el corredor mediterrani pugui desplegar tot el seu potencial de creixement: si els ports catalans no poden fixar tarifes autònomament, com podran guanyar tràfics asiàtics o sud-americans a Rotterdam o Hamburg[54]?"*

Al seu torn, Aurelio Martínez, president de l'Autoritat Portuària de València des de 2015, quan el president de la Generalitat Valenciana Ximo Puig el va nomenar pel càrrec amb l'objectiu de *"mantenir el lideratge del Port de València en el tràfic de mercaderies"*, a l'agost de 2016 declarava que una de les amenaces del sector era *"la rebaixa pendent de costos en l'operativa portuària per mantenir la competitivitat del recinte"*, advertint del *"perill de perdre el domini en el moviment de contenidors en el Mediterrani si no es milloren les connexions ferroviàries, en particular amb Saragossa i el Corredor Mediterrani"*, i assenyalant el Port de Barcelona com la principal amenaça en aquesta competència[55].

És a dir, en nom de "l'autonomia del ports", des de sectors autnomistes i pseudoindependentistes dels Països Catalans, s'està avalant la destrucció de la sobirania dels estats a regular les seves instal·lacions portuàries, conduint els ports a ser una mena d'entitats "autònomes" llançades a la competència "de mercat" entre elles (encara que siguin del mateix país), i per tant, entrant en la lògica capitalista de buscar la "maximització dels guanys" a través de la "reducció dels costos". Element vinculat directament a la depreciació salarial i de drets de les treballadores portuàries, i a qualsevol política de planificació que vulgui dur a terme mesures racionalistes vinculades al medi ambient, al consum de proximitat, a la no dependència dels oligopolis internacionals...

---

[54] http://www.ara.cat/opinio/Ports-Europa-PP-PSOE-Cs_0_1540645928.html
[55] http://valenciaplaza.com/entrevista-aurelio-martinez-apv

CONFLICTES INTERNACIONALITZATS, SOLIDARITAT INTERNACIONALISTA

Els sindicats portuaris tenen una àmplia experiència amb les lluites laborals, des de les vagues dels anys '80, incorporant elements de sabotatge realment efectius per pressionar la patronal, que van aconseguir el primer conveni marc el 1988. I històricament també s'ha aconseguit que la col·laboració entre estibadors es convertís en un fenomen global. A la vaga de 1980, els estibadors de Liverpool van retenir fins a podrir-se una càrrega espanyola de tomàquets que havia sigut estibada per esquirols. Amb aquesta idea es va fundar a Tenerife a l'any 2000 l'IDC (Consell Internacional de Treballadors Portuaris), per tal de consolidar aquesta col·laboració internacional i evitar competir a la baixa per veure quin port es precaritza més i millor[56].

En el cas del conflicte recent de l'estiba a l'Estat espanyol, el coordinador del IDC informava de les accions de solidaritat a tots els ports europeus i de la resta del món, per evitar que a causa de la possible vaga d'estibadors de l'Estat espanyol, aquests no es converteixin en una "alternativa"[57].

---

[56] http://rebelion.org/noticia.php?id=224199

[57] http://rebelion.org/noticia.php?id=224199

QUINES INFRAESTRUCTURES VOLEM? PER A QUINS OBJECTIUS?

Fidel Castro, en el seu discurs del 26 de juliol de 1968, referint-se a la importància del domini de la tècnica i del complet desenvolupament de les forces productives per tal de que es puguin crear els béns materials en quantitats suficients perquè cadascú pugui satisfer les seves necessitats, ja apuntava que *"el problema és que en la mateixa mesura en que les forces productives es desenvolupin també s'ha d'anar desenvolupant la consciència comunista"* i recordava que el comunisme se sol definir per *"la fórmula senzilla de que cadascú dóna segons la seva capacitat i rep segons la seva necessitat"* i que *"la consciència comunista significa que el dia de demà les riqueses que elaborem entre tots les gaudim per igual entre tots"*.

El desenvolupament de la ciència i la tècnica vinculada a l'àmbit de l'energia, les infraestructures i els transports sens dubte ha sigut "revolucionària". Però ha anat acompanyada d'un mateix desenvolupament de la consciència comunista? Aquest desenvolupament vinculat a l'àmbit dels transports ha servit per facilitar que cadascú pugui rebre segons la seva necessitat? Per facilitar que tots aquests béns que entre totes elaborem amb l'enginy de la tècnica, l'accés a les matèries primeres, la mà d'obra per transformar-les... puguin ser gaudits per tothom? O potser com ja advertia Lenin el 1920, la construcció d'aquestes grans xarxes d'infraestructures no és més que *"un mitjà per oprimir a mil milions d'éssers"* dels països dependents i sobreexplotats?

Fidel, en el mateix discurs, expressava que *"la Revolució no pot donar el què no té, però el què té ho distribueix de la forma més justa"*. La xarxa d'infraestructures global desenvolupada sota aquest capitalisme mundialitzat, respon a la voluntat de *"distribuir de la forma més justa"*?

endavant

organització socialista d'alliberament nacional